

MONOMARCA BMW 2002 AIC
2015-16 -17-18



REGLAMENTO DEPORTIVO

BMW 2002 AIC

2018

ÍNDICE

A-	Introducción _____	4
B-	Reseñas _____	4
C-	Espíritu _____	
_____		2
D-	Directiva _____	
_____		3
E-	Competidores _____	6
_____		3
F-	Competencias _____	
_____		3
G-	Puntuación _____	7
H-	Ranking – Pilotos _____	7
I-	Ranking - Escuderías _____	8
J-	Los Números _____	8



K-	Competitividad_____	9	L-
Auspicios_____		9	M-
	Disciplina_____	9	
N-	Penalizaciones_____	10	
	Pilotos Temporada 2018_____	11	
	Conformidad Reglamento_____	12	

A - INTRODUCCION

La Categoría Monomarca BMW 2002 AIC, fue iniciada a comienzos del año 2014, teniendo un campeonato como marcha blanca.

En el año 2015 se tiene un reglamento Deportivo y Técnico para su desarrollo.

El número de autos en competencia son 19 de un posible parque de sobre 25 autos.

Los preparadores más conocidos son; Martin Ferrer (MFR) , Nelson Martínez (MTM Racing) , Juan Manuel Basco, Ultimate Racing.

B - RESEÑAS

Manfredo Suiter, legendario piloto de Cabrero fue quien corriera con este auto en los años 70, teniendo grandes triunfos en esa década. Hoy en día sigue consiguiendo grandes triunfos en las tradicionales pruebas del sur y Patagonia.

Martín Ferrer, Gran piloto con experiencia tanto nacional como internacional de los últimos tiempos. Aparte de sus logros en el ámbito competitivo es un gran preparador y fundador de la Monomarca BMW AIC. Entre sus éxitos se encuentran campeonatos de turismo como los TC 2000, Monomarca Fiat 125, Lada y Citroen además de la Fórmula 3. En el ámbito internacional, Copa de las Naciones y final del campeonato europeo de la monomarca Citroen AX en Paul Ricard. En el último tiempo compitió en el Cas Vitacura teniendo un auto de gran nivel con muy buenos resultados.

Producción en serie, Martín Ferrer con el desarrollo prolijo, inició la producción de muchos de estos autos con el asesoramiento del transandino Pedro Boso en la motorización de éstos.

El Auto, es de producción alemana de los fines de los años 60 y comienzos de los 70, el modelo 2002 tiene también la Alternativa del Modelo TII, en versión Alpina el cual tenía más prestaciones deportivas. Esta carrocería también era usada en los modelos 1500, 1600, 1800, todos de dos puertas, tracción trasera, cuatro cilindros, el 2002 es de 2000 cc, carburado.

Auto en Competencia, su preparación corresponde a un Reglamento Técnico, en líneas generales se mantiene sus carrocerías y motores originales, en los demás componentes se pueden hacer mejoras según reglamento, el peso del auto preparado es cercano a los 900 KG y su potencia cercana a los X HP. Los autos son prácticamente iguales.

C - ESPÍRITU

El espíritu de la Monomarca es desarrollar una competencia Deportiva de un modelo histórico con un alto grado de competitividad y un desarrollo técnico acotado.

Los Participantes deben tener un alto grado de colaboración con la categoría, en donde el compañerismo, la lealtad, la honestidad y el espíritu deportivo prevalezcan ante todo.





D - DIRECTIVA

La directiva es elegida por los pilotos en diciembre de cada año, su periodo es anual.

Los Cargos que considera son de Presidente, Vicepresidente y Tesorero.

La Directiva elige los otros cargos posibles, como Comisión Técnica, Asesores, Comunicación, Publicidad u otros.

La directiva debe atender el correcto desarrollo de la categoría durante la temporada, preocupándose de tener un Campeonato, difundido, competitivo, transparente y cercano a sus participantes.

También debe atender las posibilidades de autofinanciamiento y desarrollo.

COMUNICACIÓN, todas las comunicaciones formales relacionadas con la categoría las hará su Presidente o a quien El Designe.

E - COMPETIDORES

El piloto Licenciado y que cumpla con los reglamentos podrá participar. Sus Pilotos podrán tener 16 años o más. (Con Autorización si corresponde)

Ser Piloto Federado

Tener Licencia de Piloto FIA al día

El Piloto debe cumplir fielmente el reglamento deportivo.

El Piloto debe cumplir fielmente el reglamento Técnico

El Piloto debe ser muestra del Espíritu de la Categoría

El Piloto puede incorporarse junto a uno o dos más pilotos para formar una Escudería.

F – Artículo Eliminado

G - PUNTUACION

El piloto que hace el mejor tiempo de clasificación tendrá 3 puntos adicionales para esa fecha.

El piloto que tenga la mejor vuelta en carrera tendrá 1 punto adicional para esa competencia.

Para una fecha doble se podrá tener un total de máximo de tres posibilidades de puntos adicionales, estos son; Mejor clasificación de la primera competencia, mejor tiempo de carrera de la primera competencia y por último el mejor tiempo de la segunda competencia. Los Puntos de las competencias son;

1- 18 P 2- 15 P 3- 12 P 4- 10 P 5- 8 P 6- 6 P 7- 4 P
8- 3P 9- 2 P 10- 1P

Los puntos pueden ser contabilizables con al menos una vuelta de giro.

Quien tenga una falta TÉCNICA con su auto ya sea por peso u otra determinada por el Director técnico Técnico de la categoría pierde el lugar de esa competencia y sus puntos.

Quien tenga una falta disciplinaria durante la fecha tendrá sanción determinada por el Colegio de Comisarios.

De haber algunas de estas situaciones los lugares y puntajes escalan hacia arriba.

Esta situación debe estar resuelta y comunicada el mismo día del evento.

H - RANKING - PILOTOS

El ranking corresponde a la suma de puntos de las competencias.

El ranking será llevado por la Directiva y lo informará de una competencia a otra.

El ranking será individual por piloto, quien tenga más puntos al término del campeonato será el campeón de la temporada.





Al término del año se contabilizarán el 70% de las competencias. (Éstas se aproximan hacia arriba) El 30 % aprox. No contabilizado serán los descartes o bien inasistencias.
De haber 2 competencias en una fecha éstas se puntualizan separadamente.
De haber una competencia de una duración mayor a los 90 minutos puntualiza doble puntaje.
En caso de empates prevalecerá en lugar de privilegio quien sume más victorias, más segundos lugares, etc, hasta romper el desempate.
Al término de la temporada serán premiados todos los lugares.

I - RANKING - ESCUDERÍAS

Las escuderías son compuestas por dos o tres pilotos.
Los puntos contabilizables son de los dos mejores pilotos
La escudería considera pilotos y autos inscritos por la temporada.
Las competencias largas que consideren 2 o más pilotos por auto no contabilizan puntos.
Los puntos contabilizables para el campeonato corresponden al 100% de las competencias con excepción de las largas. No hay descartes.
Los que sumen más puntos serán los vencedores. En caso de empates se aplicará mismo mecanismo del Ranking de Pilotos anterior. Se premiará anualmente a los tres primeros lugares.

J - LOS NÚMEROS

Los números corresponden al ranking de la temporada anterior, por puntaje el Primero es el número uno y así sucesivamente.
De no haber ranking se hará por sorteo.
La ubicación y gráfica de los números está determinada por la Directiva.

K – Artículo eliminado.

L - AUSPICIOS

El auspiciador principal, corresponde al de la categoría si lo tuviera.
Este auspicio principal prevalece sobre los demás.
Si la categoría no tiene su auspicio al inicio, deberá respetar los auspicios personales y de escudería hasta el término de la temporada.

Cada piloto o escudería podrá tener un auspicio adicional, de haber un auspiciador de la categoría o del campeonato (auspicio general del año para todas las competencias y todas las categorías asociadas para la temporada) deberá consultarse a ambos en que no intervengan en los intereses tratados en su inicio y contratación. Esta consulta debe ser formal a través de la Directiva.

Los auspicios personales y de escudería deberán ser autorizados previamente a su cierre con la directiva.

M - DISCIPLINA

Las sanciones de disciplina quedan a cargo del Colegio de Comisarios. Todo reclamo o apelación deberá hacerse máximo 30 minutos después de la bajada de la última bandera.





N - PENALIZACIONES

Es potestad de los Tribunales de FADECH.

La exclusión es potestad del Colegio de Comisarios.

PILOTOS TEMPORADA 2018

Arellano Carlos
Barrios Mauricio
Barrios Felipe
Bonard Patricio
Bunster Alejandro
Bunster Sebastián
Bunster Jaime
Cañas Gabriel
Ferrer Cristián
Ferrer Martín
Fuentes Juan Carlos
Gareto Fernando
Ortiz Javier
Ortiz Pedro
Ortiz Rene
Piffaut Jorge
Suiter Manfredo
Ureta Agustin
Uriarte Jose Luis

CONFORMIDAD REGLAMENTO DEPORTIVO

MONOMARCA BMW 2002 AIC

2015

Estoy en conocimiento y totalmente de acuerdo con los términos de este reglamento, Nombre:

RUT: _____

FIRMA: _____

FECHA: _____





REGLAMENTO DE SEGURIDAD

Según normas FIA, aplicado por FADECH para todas las categorías, es obligatorio que todos los preparadores y pilotos, lean y apliquen este Reglamento.





RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501, ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail contacto@fadech.cl

Web www.fadech.cl teléfonos 22-2725339 – 22-2729005

REGLAMENTO TECNICO

Cuando la pieza o el material no sufren una deformación mayor al 0,5 % en sus dimensiones bajo condiciones de carga o uso se considera rígida.

1) ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Toda modificación o agregado al presente reglamento técnico en lo referente a temas de seguridad serán de aplicación inmediata.

1.1) ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

1.1.1) DISEÑO Y PRESCRIPCIONES: La construcción básica de cualquier jaula de seguridad sometida para la aprobación de un ADN tendrá que obedecer el requisito del dibujo 253-3 y a los siguientes requisitos mínimos de diseño:

El montaje de dos caños diagonales en el arco principal es obligatorio (ver dibujo 253-4).

La conexión entre dos caños debe reforzarse por una escuadra (ver dibujo 254-16A).

La parte superior del arco debe tener dos caños diagonales (ver dibujo 253-9).

Para las competencias sin los copilotos, solo un caño diagonal debe colocarse pero su conexión delantera debe estar en el lado del piloto.

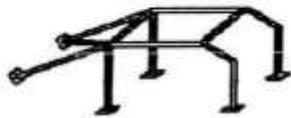
Uno o más caños longitudinales deben colocarse a cada lateral del auto (ver dibujos 253-8, 253,12 y 253 17)

Si la dimensión "A" (ver dibujo 253-4) es mayor que 200 mm. un caño de refuerzo según dibujo 25317B debe añadirse a cada lateral del arco delantero entre la esquina superior del parabrisas y la base de ese arco.

El ángulo "alfa" (a) (ver dibujo 253-4) no debe ser mayor a 90°



REGLAMENTO TECNICO



Dessin / Drawing N° 253-3



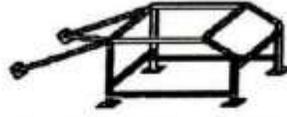
Dessin / Drawing N° 253-4



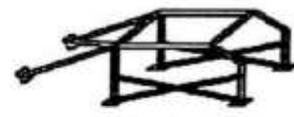
Dessin / Drawing N° 253-5



Dessin / Drawing N° 253-6



Dessin / Drawing N° 253-7



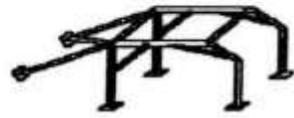
Dessin / Drawing N° 253-8



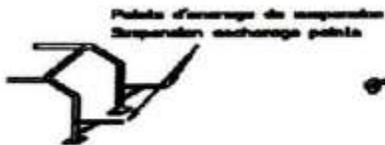
Dessin / Drawing N° 253-9



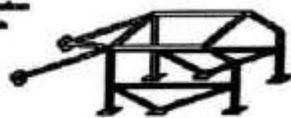
Dessin / Drawing N° 253-9A



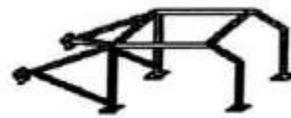
Dessin / Drawing N° 253-10



Dessin / Drawing N° 253-11



Dessin / Drawing N° 253-12



Dessin / Drawing N° 253-13

Barra antivuelco principal, frontal y lateral:

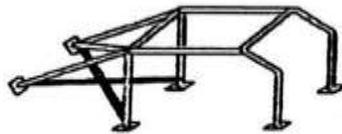
Estos marcos o arcos deben estar contruidos de una sola pieza.

Indicaciones para soldaduras:

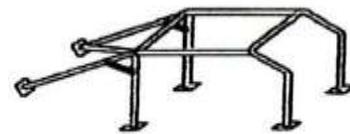




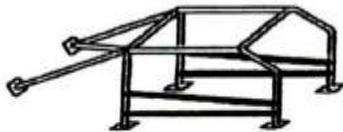
Dessin / Drawing N°253-14



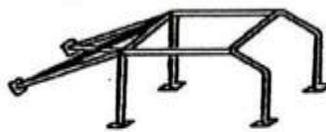
Dessin / Drawing N°253-15



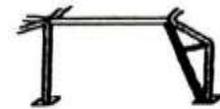
Dessin / Drawing N°253-16



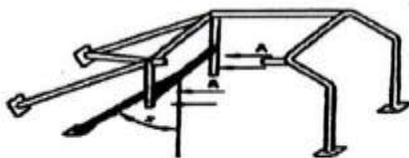
Dessin / Drawing N°253-17



Dessin / Drawing N°253-17A



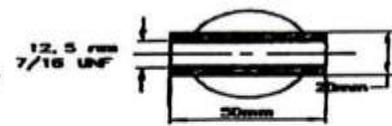
Dessin / Drawing N°253-17B



Ⓐ Trous de montage pour harnais
Mounting holes for harnesses



Ⓒ Angle minimum 30°
Minimum angle 30°



Agrandissement de A
Magnification of A

Dessin / Drawing N°253-17C

Toda soldadura debe ser de penetración total (preferiblemente de arco protegido por gas)
Debe estar llevada a cabo a lo largo del perímetro total del tubo.

Placa de refuerzo:

Placa de metal fijada a la carrocería o a la estructura del chasis debajo de un pie de montaje de la barra antivuelco para distribuir la carga en la estructura.

Pie de montaje:

Placa soldada al tubo de una barra antivuelco para permitir que se la atornille o se la suelde a la carrocería o a la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

REGLAMENTO TECNICO

1.1.2) ESTRUCTURA DE SEGURIDAD EN PUERTA DELANTERA (LADO DEL PILOTO):

La estructura de seguridad colocada en la apertura de las puertas deberá ajustarse a las siguientes medidas, (ver gráfico 253-17D):

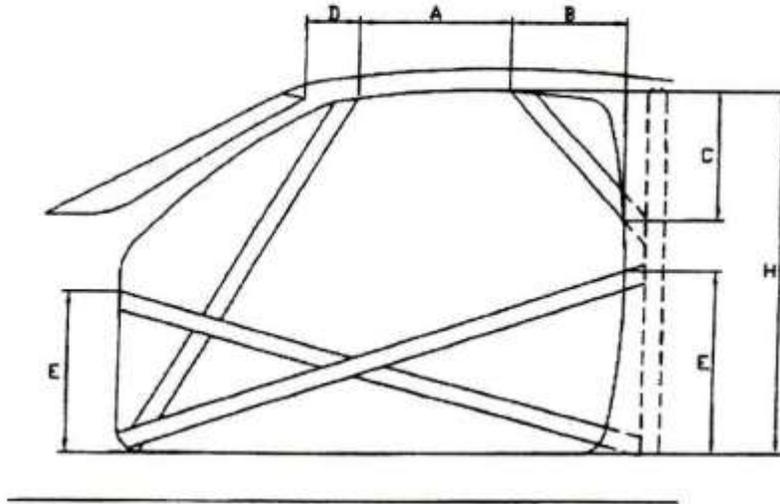
La dimensión **A** deberá tener 300mm como mínimo.

La dimensión **B** deberá tener 250mm como máximo.

La dimensión **C** deberá tener 300mm como máximo.



La dimensión **D** (medida desde el ángulo superior del parabrisas, sin el sello) deberá tener 100mm como máximo.
 La Dimensión **E** no deberá ser mayor que la mitad de la altura de la apertura de la puerta (H)
 En caso de que se presente por parte de un equipo otra alternativa, esta será evaluada por la comisión técnica de FADECH



Dibujo N° 253-17D

1.1.3) PANELES DE ABSORCIÓN DE ENERGÍA:

Es obligatorio el uso de paneles de absorción de energía entre las puertas del lado del piloto y las barras laterales de la estructura y entre éstas y la butaca. Este material deberá ser ignífugo.

1.1.4) ESPECIFICACIONES DE LOS TUBOS UTILIZADOS:

Material	Resistencia mínima a la tracción	Dimensiones (mm)	Utilización
Acero al carbono sin costuras estirado en frío que contenga como máximo un 0,3% de carbono	350 N/mm ²	45 x 2.5 mm	Barra antivuelco principal,(graf.253-39) Barra antivuelco lateral y su conexión (253-40) según su construcción.
		o	
		50 x 2.0 mm	



<p>Acero al carbono sin costuras estirado en frío que contenga como máximo un 0,3% de carbono</p>	<p>350 N/mm²</p>	<p>38 x 2.5 mm o 40 x 2.0 mm</p>	<p>Otras partes de la estructura de seguridad</p>
---	-----------------------------	--	---

En el caso de acero sin aleaciones, el contenido máximo de aditivos será del 1% de manganeso y del 0,5% de otros elementos.

Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a que presente buenas propiedades de elongación y una adecuada capacidad de soldadura.

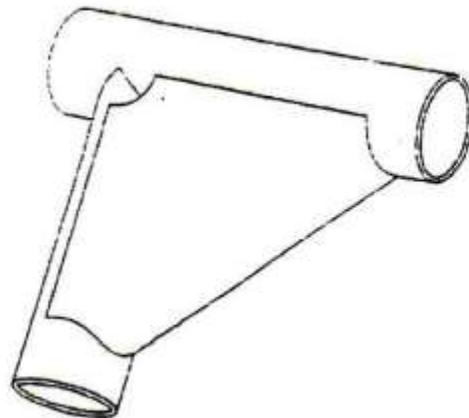
Los tubos deben doblarse por medio de un proceso de trabajo en frío y el radio de la línea central de flexión debe ser por lo menos 3 veces el diámetro del tubo.

Si los tubos se vuelven ovals mientras se los dobla, la proporción entre diámetro menor y mayor debe ser de 0,9 o más.

De acuerdo a norma **FIA**, se recomienda que la unión entre 2 tubos sea reforzada por una escuadra (ver. Dibujo 253-16A).

Si la estructura realizada, cumple con los requisitos del artículo 1.1.1 y es fabricada con los materiales requeridos en el artículo 1.1.2, la **ADN** puede homologar esta sin el requerimiento de prueba estática.

Las estructuras de seguridad que no cumplan con todos los requisitos mencionados en los artículos 1.1.1, 1.1.2 y 1.1.4 deben ser homologadas ante la Comisión Técnica de **FADECH** (Solicitar Ficha de Homologación de estructuras de seguridad).



Dibujo N°253-16A

1.2) BUTACAS Y FIJACIONES:

Es obligatorio el uso de butacas homologadas bajo norma **FIA 8855-1992**, o 8855-1999 std.



Todas las butacas deben llevar una etiqueta de certificación donde se exhiba el número de homologación y fecha de fabricación de dicha butaca.

La butaca del piloto podrá moverse hacia atrás, pero el borde trasero de la butaca no debe pasar la línea determinada por el borde delantero del asiento trasero del modelo básico.

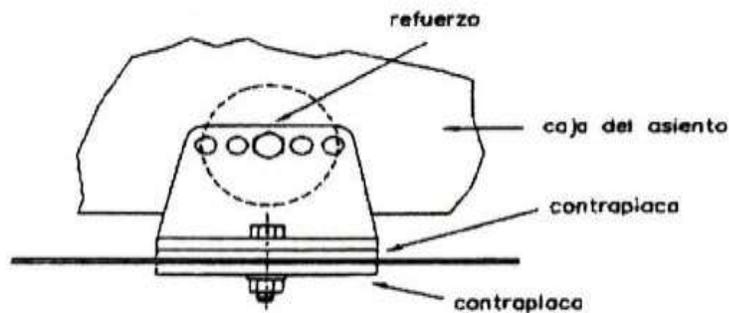
La posición lateral deberá ser lo más cerca posible al eje longitudinal del vehículo, pero a la altura del punto "H" la butaca deberá estar situada enteramente del lado del volante, ver gráfico N° VI.

La butaca y los montajes deben adecuarse al reglamento de la **FIA**.

Las fijaciones sobre la carrocería-chasis, deben tener por lo menos 4 puntos de montaje por asiento, utilizando bulones de 8mm de diámetro como mínimo, con contra placas de acuerdo al gráfico N° 25352.

Las superficies mínimas de contacto entre soporte, carrocería-chasis y contraplaca son de 40cm² para cada punto de fijación.

La fijación entre el asiento y los soportes debe estar compuesta por cuatro puntos, 2 delanteros, y 2 sobre parte trasera del asiento, utilizando bulones de un diámetro mínimo de 8mm y refuerzos integrados a los asientos.



Dibujo N°253-52

Cada punto de montaje debe poder resistir una carga de 18000N, cualquiera fuese la dirección.

El espesor mínimo de los soportes y de las contraplacas es de 3mm para el acero y de 5mm para los materiales de aleación liviana.

REGLAMENTO TECNICO



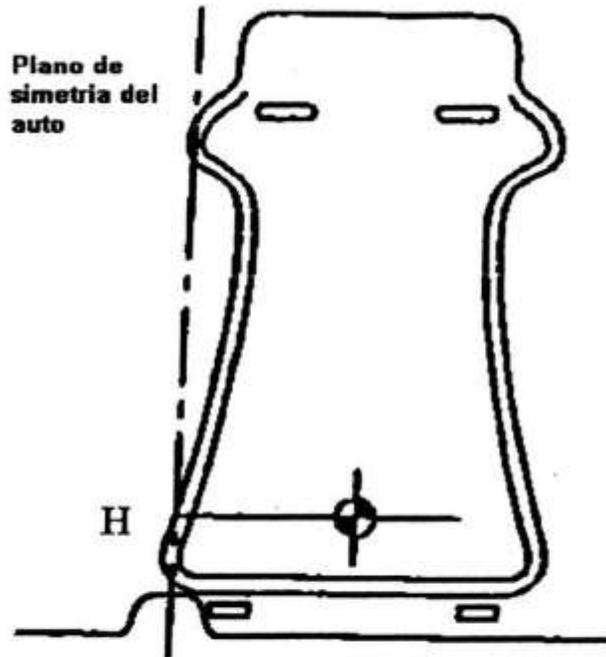


Gráfico N° VI (262 - 6)

1.3) ARNESES DE SEGURIDAD:

Es obligatorio, para el piloto el uso de arneses de seguridad homologados bajo la norma FG4 8853-98 o 8854-98 de cinco puntos de anclajes, con hebilla de apertura rápida giratoria.

Deberán hallarse adecuadamente anclados al casco del vehículo o a la jaula de seguridad. Todos los comandos del vehículo deberán estar al alcance del piloto cuando se encuentre con los arneses colocados.

Los cinturones deben ser reemplazados antes de su fecha de vencimiento o luego de toda colisión severa, también deberán ser reemplazados si los mismos se encuentran deteriorados o si las partes metálicas están deformadas u oxidadas.

Los cinturones de hombro deben ser montados de forma tal que generen un ángulo de más de 0° y menos de 45° con respecto a la horizontal, y 20° como máximo hacia los lados, a partir de los hombros del piloto.

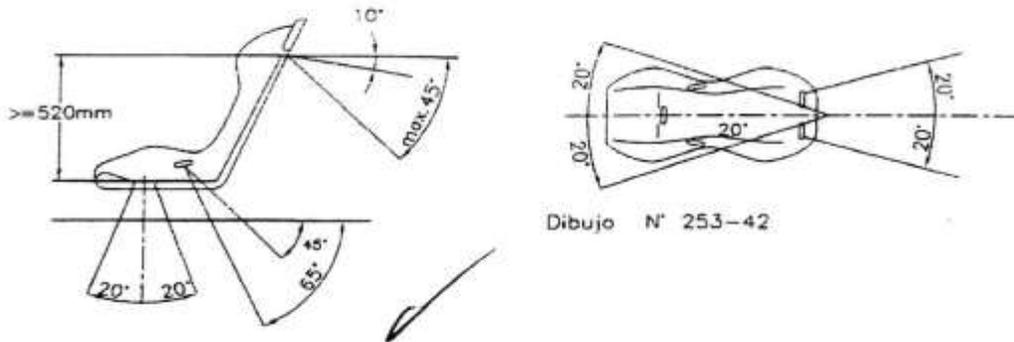
Se recomienda la utilización de cintas de un ancho mínimo de 76mm. (3")

Se recomienda el uso de arneses de seguridad para uso con HANS.

Los cinturones subabdominales y de entre piernas no deberán pasar por debajo de los costados del asiento, sino a través de este, con el objeto de rodear y proteger la región pelviana sobre la mayor superficie posible.



Los principios de fijación sobre el casco están mostrados en las Fig. 253.42.



1.4) SISTEMA DE EXTINCIÓN DE INCENDIO:

Se deberá utilizar un sistema de extinción manual, o automático.

1.4.1) SISTEMA DE EXTINCIÓN MANUAL:

Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25G en cualquier dirección. Sólo serán aceptadas fijaciones metálicas de apertura rápida.

Los extinguidores deberán estar colocados de tal manera que el piloto pueda acceder fácilmente a ellos con sus arneses colocados.

1.4.2) SISTEMA DE EXTINCIÓN AUTOMÁTICO:

Deberá contar con dos bocas de descarga, uno al vano motor y el otro al habitáculo. Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25G en cualquier dirección. Los dos sistemas deberán ponerse en marcha simultáneamente. Se autoriza todo medio de puesta en marcha, no obstante, para un sistema de puesta en marcha que no sea exclusivamente mecánico, debe preverse una fuente de energía que no provenga de la fuente principal. El piloto sentado normalmente en su lugar, con sus cinturones colocado debe ser capaz de poner en marcha el sistema manualmente, una persona ubicada en el exterior, debe alcanzar dicho sistema de accionamiento.

El dispositivo de puesta en marcha del exterior debe estar ubicado debajo del parabrisas, del lado del piloto, cerca del corta corriente o combinado con este y debe estar indicado con una letra "E" roja en un círculo blanco con borde rojo de por lo menos 100mm de diámetro.

La puesta en marcha automática por sondas de temperatura, es recomendada Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera de que no apunten "directamente" al piloto.

1.4.3) AGENTES EXTINTORES PERMITIDOS:

Los agentes extintores permitidos son: AFFF, FX G-TEC, Viro 3 polvo o cualquier otro agente extintor homologado por la FIA.

1.4.4) CANTIDAD MINIMA DEL AGENTE EXTINTOR:

En el siguiente cuadro se indica el producto extintor y la cantidad mínima requerida.

AGENTE EXTINTOR	CANTIDAD MINIMA
AFFF	2.4 LITROS
FX G-TEC	2.0 KG
VIRO 3	2.0 KG
POLVO	2.0 KG



FM 100 (CHF2BR)	4.0 KG
ZERO 2000	4.0 KG

1.5) TANQUE DE COMBUSTIBLE

Sólo se admitirán tanques **HOMOLOGADOS** que cumplan con las especificaciones **FIA FT3-1999, F73.5 o FTS**. Deberán estar ubicados en el baúl.

El orificio de llenado podrá ubicarse en el baúl.

Los tanques de combustible deberán estar ubicados dentro de un contenedor metálico que rodee y cubra el tanque en todos sus lados según lo indicado por cada fabricante.

Se deberá montar protección hermética e ignífuga entre el baúl y el habitáculo.

Deberá contar con una efectiva descarga a tierra.

NOTA: En el año 2008 el tanque de combustible será homologado por AD 2000 S. A. El mismo será Marca ATL número 23047-07-DHD.

1.6) ARGOLLAS DE REMOLQUE:

4 bujes roscados deberán ser colocados en 4 puntos de la carrocería para que los rescatistas fijen allí los dispositivos de remolque.

2 de ellos deberán ser colocados en la zona de la base del parabrisas unido a los nudos más próximos de la jaula y los otros 2 en el techo unidos a los nudos superiores del arco principal trasero de la jaula.

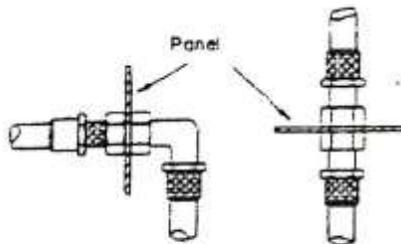
Se deben hacer y colocar los 4 bujes roscados de modo tal que pueda ser enroscado en ellos la pieza original Ford n° 96BG/17B804/AC sin la utilización de herramientas y sin tener que quitar ningún elemento del auto.

1.7) INTERRUPTOR GENERAL DEL CIRCUITO ELECTRICO:

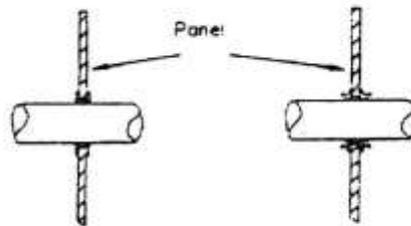
El interruptor general del circuito debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, encendido, controles eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y deberá poder ser activado desde dentro y fuera del automóvil. El interruptor interior, debe estar ubicado en el piso del auto al costado de la butaca del lado central, y afuera, el comando del interruptor del circuito estará obligatoriamente ubicado en la parte inferior del montaje del parabrisas, del lado del conductor y estará marcado por una chispa roja adentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 120mm.

1.8) DEPOSITOS Y CONDUCTOS:

Los depósitos que contengan agua de refrigeración, aceites lubricantes, líquidos hidráulicos y combustibles deben alojarse fuera del habitáculo. Los conductos que contengan los fluidos antes mencionados podrán pasar por dentro del habitáculo sin presentar conexiones internas, exceptuando el tabique delantero y trasero, según grafico N° 253-1 y 253-2.



Dibujo N° 253-1



Dibujo N° 253-2





1.9) SISTEMA DESEMPAÑADOR:

Es obligatorio el uso de desempañador de parabrisas. El mismo puede estar incorporado al parabrisas.

1.10) LIMPIA Y LAVA PARABRISAS:

El limpiaparabrisas es libre pero debe estar en condiciones de funcionamiento. La capacidad del tanque del rociador puede cambiarse como también su posición.

1.11) PARABRISAS:

El parabrisas original deberá ser reemplazado por uno de vidrio laminado, manteniendo la forma y los elementos originales de fijación a la carrocería.

1.12) ESPEJOS RETROVISORES:

Los retrovisores exteriores serán libres, pero deberán tener montados dos, uno a cada lado del auto con una superficie reflectiva mínima de 9000mm² cada uno, el material reflectante podrá ser reemplazado por otro con las mismas cualidades de reflexión y cuyo material base sea el plástico. En todo momento, estos deberán estar en la posición de máxima apertura.

1.13) SISTEMA DE ILUMINACIÓN:

Todos los dispositivos de Iluminación y señalización deberán ser los originales, debiendo estar las luces de freno en condiciones de funcionamiento.

Las luces de giro traseras deberán ser conectadas fijas como luces de lluvia por el piloto cuando sean requeridas. La marca de los artefactos de Iluminación es libre. Los vidrios de los faros delanteros podrán reemplazarse por otro de material plástico y transparente de igual forma que el original. De optar por mantener los faros de vidrio, los mismos deberán estar cubiertos por un film transparente

1.14) SISTEMA DE INFORMACIÓN DE AUTO DE SEGURIDAD Y BANDERA ROJA.

Es obligatorio el uso del sistema electrónico de información al piloto de ingreso del Auto de Seguridad, y/o de señalización de Bandera Roja, homologado por la CDA.

El sistema homologado es el siguiente:

- Marca: LISSO
- Modelo: AI



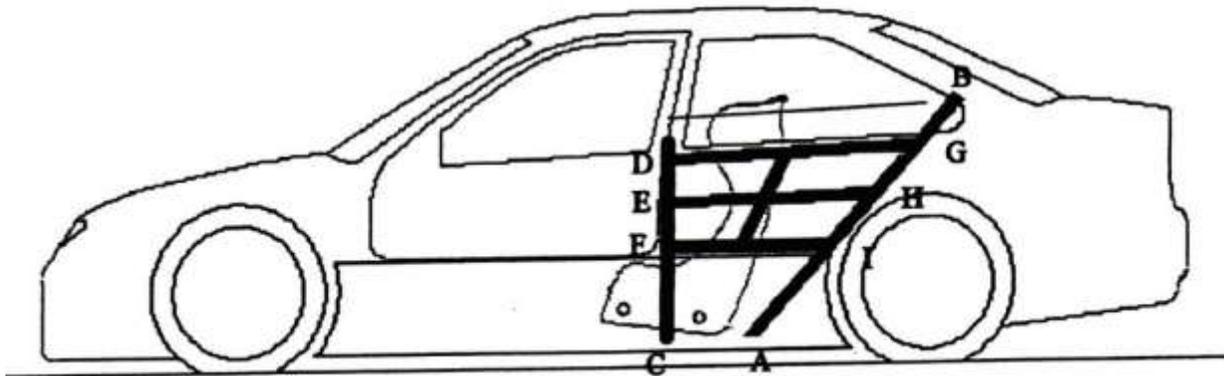
1.15) PROTECCIÓN LATERAL:

Es obligatoria la instalación de barras adicionales en la puerta trasera izquierda (lado del piloto), construida con tubos de acero sin costura, trafilados, de sección circular, de acero calidad SAE 1020, de 40mm de diámetro exterior y 2mm de pared mínimo de acuerdo al diseño de la siguiente figura. Esta estructura básica deberá estar totalmente soldada y anclada a la carrocería en los puntos A, B, C, D, E y F como mínimo, mediante placas de repartición de esfuerzos de 80mm. x 40mm. y de 3mm de espesor mínimo.

Los caños horizontales DG, EH, y FI, deben ser de una sola pieza.

La ubicación de las barras es la siguiente:

- La barra FI deberá estar a la altura superior del pontón (distancia al patín 350mm. +/- 30mm).
- La barra DG deberá estar a la altura del borde superior del panel de puerta (distancia al patín 800mm. +/- 30mm).
- La barra EH deberá estar ubicada a la mitad de los puntos DF y GI.



Estas 3 barras deberán estar ser paralelas entre sí, y a su vez paralelas al patín del auto.

Se recomienda adoptar cartelas de refuerzo para uniones de dos caños a condición de que sean de chapa de acero N° 18 mínimo y de 70mm. x 70mm. de lado, las mismas deberán ser dobles, es decir formando un pañuelo cuyas caras paralelas se encuentren distanciadas a no menos de 25mm entre sí.





1.16) EXTRACTOR RAPIDO DE VOLANTE:

El volante debe estar equipado con un mecanismo de liberación rápida, este método de liberación debe accionarse tirando de un disco concéntrico instalado en la columna de dirección detrás del volante

1.17) PALANCA DE CAMBIO REBATIBLE:

En caso de estar la palanca de cambios montada sobre el piso del vehículo, esta deberá tener un sistema que permita rebatir dicha palanca sin la necesidad de utilizar ninguna herramienta.

1.18) SUJECIÓN DE CAPOT Y TAPA DE BAUL:

Se deberá eliminar el sistema original de apertura y cierre de capot y baúl, en su reemplazo se colocara un sistema tipo pasador, cantidad mínima, 2 en el capot y 2 en el baúl.

1.19) CASCO PROTECTOR:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar un casco homologado bajo norma **FIA**.

1.20) CAPUCHA IGNIFUGA

Deberá ser homologada bajo norma **FM 8856-2000**.

1.21) GUANTES:

Deberán ser homologados bajo norma **F14 8856-2000**.

1.22) BOTAS:

Deberán ser homologadas bajo norma **FIA 8856-2000**.

1.23) OVERALL:

Deberá ser homologado bajo norma **FIA 8856-2000**.

1.24) BAJO ROPA:

Deberá ser homologado bajo norma **FIA14 8856-2000**.

1.25) HANS:

Es de uso obligatorio el **HANS** homologado **FIA**.

1.26) RED DE VENTANILLA DE PUERTA:

Se recomienda la utilización de una red de protección en la ventanilla del lado del piloto, que deberá estar colocada sobre la estructura de seguridad.

1.27) COLUMNA DE DIRECCION:

Libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.

